

**AGRESIVITAS BERKENDARA DITINJAU DARI KONTROL
DIRI PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I
pada Jurusan Psikologi Fakultas Psikologi**

Oleh :

GAFFAR PRIANKA AJI

F 100 160 231

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**AGRESIVITAS BERKENDARA DITINJAU DARI KONTROL DIRI PADA
PENGEMUDI OJEK ONLINE**

PUBLIKASI ILMIAH

Oleh :

GAFFAR PRIANKA AJI
F 100 160 231

Telah disetujui untuk dipertahankan
didepan Dewan Penguji

Telah disetujui oleh:
Pembimbing



Dra. Partini, M.Si, Psikolog
NIK.NIDN: 594/0614066501

HALAMAN PENGESAHAN
AGRESIVITAS BERKENDARA DITINJAU DARI KONTROL DIRI PADA
PENGEMUDI OJEK ONLINE

oleh :

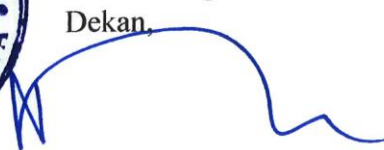
GAFFAR PRIANKA AJI
F 100 160 231

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Fakultas Psikologi
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Pada Tanggal 18 Agustus 2020
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

1. **Dra. Partini, M.Si, Psikolog**
(Ketua Dewan Penguji)
2. **Siti Nurina Hakim, S.Psi., M.Si, Psikolog**
(Anggota I Dewan Penguji)
3. **Wisnu Sri Hertinjung, S.Psi., M.Si, Psikolog**
(Anggota II Dewan Penguji)



Universitas Muhammadiyah Surakarta
Fakultas Psikologi
Dekan,



Susatyo Yuwono, S.Psi, M.Si, Psikolog

NIK.NIDN: 838/0629037401

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam publikasi ilmiah ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya di atas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 13 Agustus 2020

Penulis



GAFFAR PRIANKA AJI

F 100 160 204

AGRESIVITAS BERKENDARA DITINJAU DARI KONTROL DIRI PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE

Abstrak

Di Indonesia fenomena agresivitas berkendara bukanlah suatu fenomena baru, salah satu fenomena mengenai agresivitas berkendara yang saat ini sering terjadi antara lain membunyikan klakson berulang kali, mengebut, memberikan isyarat kasar dan lain-lain. Ketika perilaku agresif itu muncul setiap pengemudi harus mempunyai sistem yang bisa membantu untuk mengarahkan dan juga mengendalikan perilaku, sistem tersebut adalah kontrol diri. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas (kontrol diri) dengan variabel tergantung (agresivitas berkendara) pada pengemudi ojek *online*. Hipotesis yang diajukan adalah ada hubungan negatif antara kontrol diri terhadap agresivitas berkendara. Metode penelitian ini menggunakan kuantitatif korelasional. Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi ojek *online* di wilayah Surakarta, berjenis kelamin laki-laki dan berusia 18 – 40 tahun. Teknik pengambilan sampel menggunakan *snowball sampling*, untuk mendapatkan responden pertama-tama peneliti mendapatkan lima orang sebagai sumber data utama yang dari lima orang tersebut masing-masing memberikan informasi tentang subjek yang memenuhi kriteria untuk menjadi subjek penelitian, pada jenjang kedua diperoleh 48 subjek lalu diteruskan pada jenjang berikutnya diperoleh 67 subjek dan selama enam hari diperoleh 120 responden. Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan skala kontrol diri dan skala agresivitas berkendara yang disebar melalui *google form*. Analisis data dilakukan dengan analisis korelasi *product moment* menggunakan program bantu SPSS 16.0 *for windows*. Berdasarkan analisis data antara variabel kontrol diri dan agresivitas berkendara diperoleh nilai koefisien (r_{xy}) sebesar -0.719 dan sig. (p) sebesar 0.000 ($p < 0.01$), yang menunjukkan ada hubungan negatif yang sangat signifikan yang berarti semakin tinggi kontrol diri seseorang maka semakin rendah tingkat agresivitas berkendara dan sebaliknya, semakin rendah tingkat kontrol diri maka semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara. Tingkat kontrol diri pada pengemudi ojek *online* tergolong tinggi dan tingkat agresivitas berkendara pada pengemudi ojek *online* tergolong rendah.

Kata kunci : kontrol diri, agresivitas berkendara

Abstrak

In Indonesia, the phenomenon of aggressive driving is not a new phenomenon, one of the phenomena of aggressive driving that is currently occurring often includes honking the horn repeatedly, speeding, giving harsh signals and others. When that aggressive behavior occurs, every driver must have a system that can help to direct and control behavior, that system is self-control. The purpose of this study was to determine the relationship between the independent variable (self-control) and the dependent variable (aggressive driving) on online motorcycle taxi

drivers. The hypothesis proposed is that there is a negative relationship between self-control and aggressive driving. This research method uses correlational quantitative. The population in this study were online motorcycle taxi drivers in the Surakarta area, male and aged 18-40 years. The sampling technique used snowball sampling, to get respondents, the researcher first got five people as the main data source, each of which provided information about subjects that met the criteria to become research subjects, at the second level, 48 subjects were obtained then continued to the The next level obtained 67 subjects and for six days 120 respondents were obtained. Data collection tools used in this study used a self-control scale and a scale of aggressive driving which was distributed via google form. Data analysis was performed by analyzing the product moment correlation using SPSS 16.0 for windows. Based on the data analysis between self-control variables and aggressive driving, the coefficient (r_{xy}) value is -0.719 and sig. (p) of 0.000 ($p < 0.01$), which indicates a very significant negative relationship, which means that the higher one's self-control, the lower the level of aggressive driving and vice versa, the lower the level of self-control, the higher the level of aggressive driving. The level of self-control in online motorcycle taxi drivers is high and the level of aggressive driving in online motorcycle taxi drivers is low.

Keyword: self control, aggressive driving

1. PENDAHULUAN

Seiring berkembangnya zaman, maka manusia mengalami regenerasi, hal ini berimbas pada meningkatnya jumlah penduduk setiap tahunnya, hal ini juga berbanding lurus dengan kebutuhan manusia dalam kegiatan mobilitas antar satu tempat ke tempat lainnya. Permintaan manusia akan kebutuhan transportasi untuk mempermudah aksesibilitas dalam melaksanakan aktivitas harian juga semakin meningkat, tidak hanya sarana transportasi yang nyaman tetapi juga diperhitungkan dari segi efisiensi waktu dan biaya terutama pada kota-kota besar yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, termasuk Kota Surakarta. Perkembangan teknologi memunculkan inovasi pada bidang transportasi, yaitu inovasi transportasi berbasis aplikasi online yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui smartphone. Transportasi dengan basis aplikasi online ini adalah penggabungan layanan transportasi ojek dan teknologi komunikasi yang biasa disebut dengan ojek online atau masyarakat sering menyebut dengan istilah ojol.

Terdapat beberapa merek ojek *online* berhasil merebut pasar di kota-kota besar di tanah air, seperti GrabBike dan Go-Jek. Sementara di indonesia

(www.bisnistempo.com, 2019) menurut, Direktur Angkutan Jalan, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Ahmad Yani , jumlah pengemudi Go-Jek dan Grab saat ini berjumlah kurang lebih 2 – 2,5 juta dan terus bertambah. Dengan terus meningkatnya jumlah pengemudi ojek *online* ini juga menimbulkan berbagai permasalahan seperti kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas yang terganggu akibat dari kurangnya kesadaran mengenai keselamatan berlalu lintas yang bisa membahayakan pengguna jalan yang lain sehingga dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Dula & Geller (2003) menjelaskan agresivitas berkendara sebagai perilaku agresif yang disengaja untuk menyerang, emosi negatif pada saat mengemudi dan perilaku mengemudi yang tidak aman dan membahayakan orang lain. Agresivitas berkendara memiliki dampak negatif, menurut penelitian yang dilakukan oleh Handayani, dkk (2017) agresivitas berkendara memiliki pengaruh terhadap potensi kecelakaan lalu lintas sebesar 68,8%. Saat ini di Surakarta angka kecelakaan lalu lintas semakin meningkat (www.jawapos.com, 2019) dalam kurun dua tahun terakhir menunjukkan grafik kecelakaan di wilayah Solo meningkat. Pada 2018, sedikitnya terjadi 834 kejadian kecelakaan. Sebanyak 58 orang meregang nyawa, satu mengalami luka berat, sedangkan 866 mengalami luka ringan. Sementara pada tahun 2019, kejadian laka lantas terus meningkat. Dari data yang tercatat, sudah ada 1.006 kejadian. Dari jumlah itu, 54 orang meninggal dunia, satu orang luka berat, sedangkan 1.055 orang mengalami luka ringan. Hal ini menunjukan bahwa setiap tahunnya angka kecelakaan lalu lintas semakin meningkat.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti kepada pengemudi ojek online berinisial M.R.M berusia ± 22 tahun dan L.D berusia ± 31 tahun, mereka mengakui bahwa pernah melakukan perilaku yang membahayakan ketika mengemudi seperti memainkan *handphone* ketika sedang mengemudi, menerobos lampu merah, melanggar rambu dilarang putar balik, serta berkendara dengan kecepatan tinggi. Motif yang membuat pengemudi ojek *online* melakukan tindakan tersebut karena pengemudi ojek *online* kurang sabar ketika sedang

berkendara karena ingin lebih cepat sampai di lokasi tujuan dengan harapan konsumen memberikan nilai yang baik kepada pengemudi ojek *online* tersebut.

Menurut Tasca (2000) Perilaku - perilaku para pengemudi ojek *online* tersebut termasuk kedalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan agresivitas berkendara. Suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan dan upaya untuk menghemat waktu. Tasca menambahkan terdapat faktor-faktor yang memengaruhi perilaku mengemudi agresif yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal antara lain faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, pengendalian diri dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorgin* yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal antara lain faktor keluarga, dan lingkungan teman sebaya.

Menurut Houston, Harris dan Norman (2003) aspek perilaku agresivitas berkendara adalah sebagai berikut : 1) *Conflict Behavior* (perilaku Konflik) adalah interaksi yang terjadi secara langsung dengan pengendara lainnya yang berupa perilaku yang tidak sesuai saat berkendara sehingga menimbulkan konflik. Indikator dari perilaku konflik yaitu: a) *honking* (membunyikan klakson). b) *rude gesturing* (memberi isyarat kasar). c) *flashing high beams* (menghidupkan lampu jauh). 2) *Speeding* (mengebut) menurut Houston, Harris, dan Norman Perilaku mengebut tergolong perilaku mengambil resiko (*risk-taking behavior*), perilaku mengebut termasuk perilaku yang tidak terarah dalam keputusan yang hanya timbul secara spontan sehingga tidak memperhitungkan resiko kecelakaan dari pengemudi itu sendiri. Indikator dari mengebut yaitu : a) mengebut melampaui batas kecepatan. b) berkendara terlalu dekat atau membuntuti kendaraan lain. c) mempercepat laju kendaraan ketika lampu kuning menyala.

Ketika perilaku agresif itu muncul setiap pengemudi harus mempunyai sistem yang bisa membantu untuk mengarahkan dan juga mengendalikan perilaku. Sistem tersebut adalah kontrol diri. Menurut Khoir (2019) kontrol diri adalah kemampuan yang dimiliki oleh seseorang yang mengubah respon secara sadar dan disengaja untuk memungkinkan individu untuk menahan atau menghilangkan

respon negatif dan mengubah respon tersebut dengan respon lain yang lebih tepat. Ketika respon negatif tersebut muncul, apabila individu memiliki kontrol diri yang baik maka individu dapat mengatur agar tidak berperilaku agresif. Kontrol diri diperlukan ketika sedang berkendara di jalan raya agar pengendara dapat mengendarai motor dengan tenang dan sabar sehingga tidak meningkatkan resiko kecelakaan.

Menurut Averill (1973) terdapat tiga aspek dalam kontrol diri yaitu: 1) *behavioral control* (kontrol perilaku) yaitu, ketersediaan atau kesiapan respon yang bisa secara langsung mengubah atau mempengaruhi situasi yang tidak menyenangkan, terdiri dari *regulated administration* (kemampuan mengontrol pelaksanaan) dan *stimulus modifiability* (kemampuan mengontrol stimulus). 2) *cognitive control* (kontrol kognitif) adalah kemampuan individu untuk mengolah informasi yang tidak diinginkan dengan cara menilai, menginterpretasi atau menggabungkan suatu peristiwa dalam kerangka kognitif sebagai adaptasi psikologis atau untuk mengurangi tekanan, terdiri dari *information gain* (kemampuan memperoleh informasi) dan *Appraisal* (kemampuan melakukan penilaian). 3) *decisional control* (kontrol keputusan) yaitu kemampuan untuk menentukan suatu sikap menurut apa yang diyakininya.

Pengemudi dengan kontrol diri yang rendah kurang mampu menerima dengan baik stimulus yang dihadapinya, sehingga mereka tidak dapat mengambil tindakan yang tepat dan tidak mempertimbangkan dampak yang mungkin terjadi. Sedangkan Pengemudi dengan kontrol diri yang tinggi dapat mengubah tindakan mereka menjadi lebih baik dan mengarahkan mereka untuk menghindari perilaku membahayakan.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka rumusan masalah yang peneliti ajukan sebagai berikut : “apakah ada hubungan antara kontrol diri dengan agresivitas berkendara pada pengemudi ojek *online*?”. Penelitian ini bertujuan untuk menguji hipotesis yang peneliti ajukan yaitu : Ada hubungan negatif antara kontrol diri terhadap agresivitas berkendara. Dimana semakin tinggi kontrol diri yang dimiliki seseorang maka semakin rendah kemungkinan seseorang melakukan perilaku mengemudi agresif.

2. METODE

Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif korelasional untuk menguji dua variabel, yakni kontrol diri sebagai variabel bebas (X), sedangkan agresivitas berkendara sebagai variabel tergantung (Y).

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi ojek *online* di Surakarta, berjenis kelamin laki-laki dan berusia 18 - 40 tahun. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *snowball sampling*, untuk mendapatkan responden pertama-tama peneliti mendapatkan lima orang sebagai sumber data utama yang dari lima orang tersebut masing-masing memberikan informasi tentang subjek yang memenuhi kriteria untuk menjadi subjek penelitian, pada jenjang kedua diperoleh 48 subjek lalu diteruskan pada jenjang berikutnya diperoleh 67 subjek dan selama enam hari diperoleh 120 responden.

Penelitian ini menggunakan skala agresivitas berkendara berdasarkan Houston, Harris, dan Norman (2003) sebagai alat ukurnya yang terdiri dari aspek perilaku konflik (*conflict behavior*) dan aspek mengebut (*speeding*). Uji validitas menggunakan validitas isi dengan melakukan *expert judgement* dan uji validitas menggunakan formula *Aiken's*. Hasil yang menunjukkan bahwa nilai $V < 0,8$ maka dapat dinyatakan gugur dan apabila nilai suatu validitas adalah $V \geq 0,8$ maka dapat dinyatakan valid. Hasil validitas menunjukkan dari 28 aitem skala, 11 aitem gugur sehingga menjadi 17 aitem. Sedangkan hasil uji reliabilitas menunjukkan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,803. Sedangkan skala kontrol diri yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan teori dari Averill (1973) yang meliputi : aspek kontrol perilaku (*behavioral control*), aspek kontrol kognitif (*cognitive control*), aspek kontrol keputusan (*decisional control*). Diperoleh bahwa dari 30 aitem skala, 11 aitem gugur sehingga menjadi 19 aitem. Sedangkan hasil uji reliabilitas menunjukkan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,871.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis data dengan menggunakan korelasi product moment, hubungan antara kontrol diri dengan agresivitas berkendara pada pengemudi ojek online memiliki hasil koefisien korelasi (r_{xy}) sebesar -0,719 dan (p) sebesar 0,000

($p < 0,01$). Nilai koefisien korelasi bersifat negatif yang sangat signifikan yang berarti semakin tinggi kontrol diri seseorang maka semakin rendah tingkat agresivitas berkendara. Dan sebaliknya, semakin rendah kontrol diri maka semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang peneliti ajukan dapat diterima.

Menurut Averill (1973) mendefinisikan kontrol diri sebagai kemampuan untuk membimbing tingkah laku sendiri (*behavior control*), kemampuan untuk mengolah informasi (*cognitive control*), dan kemampuan untuk memilih suatu tindakan yang diyakininya (*decisional control*). Hubungan dari sifat-sifat kontrol diri ini untuk agresivitas dalam berkendara memiliki keterkaitan dengan karakteristik agresivitas berkendara itu sendiri, yang dijelaskan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003) yang menyatakan agresivitas berkendara adalah pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. Agresivitas berkendara dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda yang dapat menimbulkan perilaku konflik seperti mengklakson berulang kali (*honking*), melakukan gerakan kasar (*rude gesturing*), mendedipkan lampu jauh (*flashing light*) di suasana lalu lintas yang tenang serta perilaku mengebut (*speeding*) seperti perilaku membuntuti (*tailgating*) dan mempercepat laju kendaraan saat lampu kuning menyala.

Calhoun dan Accola (1990) menyatakan bahwa kontrol diri dapat dijadikan sebagai pengatur proses-proses fisik, psikologis, dan perilaku seseorang. Dengan kata lain, kontrol diri merupakan serangkaian yang membentuk proses dirinya sendiri. Dengan begitu pengemudi dengan kontrol diri yang tinggi akan sangat memperhatikan cara - cara yang tepat untuk bagaimana berperilaku dalam situasi yang bervariasi ketika sedang berkendara. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Auliya & Nurwidawati (2014) juga mengungkapkan bahwa kurangnya kontrol diri seseorang dapat memicu munculnya perilaku agresif.

Variabel agresivitas berkendara memiliki rerata empirik (RE) sebesar 32,89 dan rerata hipotetik (RH) sebesar 42,5. Berdasarkan kategorisasi yang ada tingkat agresivitas berkendara pada pengemudi ojek *online* sejumlah 120 orang yang mengisi kuesioner tergolong rendah, terbukti dari presentase yaitu 25% terdiri dari

30 orang memiliki tingkat agresivitas berkendara yang sangat rendah, pada presentase 51,7% terdiri dari 62 orang memiliki tingkat agresivitas berkendara yang tergolong rendah, 20% terdiri dari 24 orang memiliki tingkat agresivitas berkendara yang tergolong sedang, pada presentase 1,7% terdiri dari 2 orang memiliki tingkat agresivitas berkendara yang tergolong tinggi dan dari presentase 1,7% terdiri dari 2 orang memiliki tingkat agresivitas berkendara yang sangat tinggi. Menurut Tasca (2000) terdapat faktor yang berpengaruh terhadap agresivitas berkendara pada seseorang yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal antara lain faktor kepribadian individu yang berkaitan dengan cara berpikir, emosi, pengendalian diri dan faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi menghasilkan sejumlah *endorphins* yang memberikan rasa nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga dan lingkungan.

Sedangkan hasil analisis variabel kontrol diri memiliki rerata empirik (RE) sebesar 58,92 dan rerata hipotetik (RH) sebesar 47,5. Berdasarkan kategorisasi yang ada tingkat kontrol diri pada pengemudi ojek *online* sejumlah 120 orang yang mengisi kuesioner tergolong tinggi, terbukti dari presentase yaitu 1,7% terdiri dari 2 orang memiliki tingkat kontrol diri yang tergolong sangat rendah, pada presentase 0,8% terdiri dari 1 orang memiliki tingkat kontrol diri yang tergolong rendah, pada presentase 24,2% terdiri dari 29 orang memiliki tingkat kontrol diri yang tergolong sedang, pada presentase 42,5% terdiri dari 51 orang memiliki tingkat kontrol diri yang tergolong tinggi, dan dari presentase 30,8% terdiri dari 37 orang memiliki tingkat kontrol diri yang tergolong sangat tinggi. Hal tersebut sesuai dengan Widiana (2004) kontrol diri pada individu dengan individu lain tidaklah sama. Ada individu yang memiliki kontrol diri yang tinggi dan ada individu yang memiliki kontrol diri yang rendah.

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat diambil kesimpulan bahwa agresivitas berkendara pada pengemudi ojek *online* dapat dipengaruhi oleh kontrol diri. Ketika dorongan untuk agresi menguat, kontrol diri dapat menolong individu untuk mengabaikan dorongan perilaku agresinya dan membantu individu untuk merespon sesuai dengan standar pribadi atau sosial dengan memperingatkan perilaku agresi. Melihat hal tersebut dapat dipahami bahwa jika ada hal-hal yang

melemahkan, ketika kontrol diri melemah maka agresi akan meningkat, begitu pula sebaliknya jika ada faktor-faktor yang memperkuat kontrol diri maka disitulah agresi akan menurun (DeWall *et al*, 2011).

4. PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian, saran yang diberikan kepada para pengemudi ojek online yaitu untuk tetap perlu menekan perilaku agresifnya ketika sedang berkendara dengan cara berfikir panjang sebelum mengambil suatu tindakan dan dapat mengontrol emosinya karena ketika di jalan situasi dan kondisi selalu berubah – ubah yang bisa menimbulkan tekanan pada kondisi psikologis yang dapat menyebabkan perilaku agresif ketika sedang berkendara dan tanpa disadari terkadang tindakan atau perilaku berkendara kita di jalan raya bisa membahayakan diri sendiri dan membahayakan orang lain.

Bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti lebih jauh dan menyempurnakan penelitian ini tentang kontrol diri dengan agresivitas berkendara bisa memperluas ruang lingkup penelitian dengan memperhatikan beberapa variabel lain yang dapat mempengaruhi agresivitas berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- 2019, *Kasus Kecelakaan di Solo Makin Tinggi, Korban Didominasi Remaja*. (2019, 26 Desember). Jawapos.com. Di unduh dari <https://radarsolo.jawapos.com/read/2019/12/26/171812/2019-kasuskecelakan-disolo-makin-tinggi-korban-didominasi-remaja>.
- Accola, R., & Colhoum, J. (1990). Low Self-Control And Coworker Delinquency : A Research Note. *Journal Of Criminal Justice*, 483-492.
- Auliya, M., & Auliya, M. (2015). Hubungan kontrol diri dengan perilaku agresi pada siswa SMA Negeri 1 Padangan Bojonegoro. *Character: Jurnal Penelitian Psikologi*, 2(3).
- Averill, J. R. (1973). Personal control over aversive stimuli and its relationship to stress. *Psychology bulletin*. Vol. 80, 263-303.
- Berapa Jumlah Pengemudi Ojek Online di Indonesia?*. (2019, 13 November). Bisnistempo.com. Diunduh dari. <https://bisnis.tempo.co/read/1271465/berapa-jumlah-pengemudi-ojek-online-di-indonesia>.
- Denson, T. F., DeWall, C. N., & Finkel, E. J. (2012). Self-control and aggression. *Current Directions in Psychological Science*, 21(1), 20-25.

- Dula, C. S. & Geller, E.S. 2003. Risky, Aggressive, Or Emotional Driving: Addressing The Need For Consistent Communication In Research. *Journal of Safety Research*, 34 (5), 559-566.
- Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja dengan Studi Kasus Pelajar SMA Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1), 64-70.
- Hastuti, L. W. (2018). Kontrol diri dan agresi: Tinjauan meta-analisis. *Buletin Psikologi*, 26(1), 42-53.
- Houston, John M. Harris, Paul B. Norman, Marcia (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale : Developing A Self-Report Measure Of Unsafe Driving. *Nort America Journal of Psychology (NAJP)*. Vol. 5, No.2, 269 – 278.
- Khoir, A. M. (2019). Kontrol Diri dengan Tingkat Agresivitas Remaja yang Memiliki Orang Tua TNI atau POLRI. *Cognicia*, 7(2), 202-213.
- Tasca, Leo. 200. A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research. Diambil dari <http://www.aggressivedrivers.com/papers/tasca.pdf>